「湊町新潟とみなとぴあ」

新潟市歴史博物館　副館長　伊東　祐之

はじめに

新潟市歴史博物館「みなとぴあ」副館長の伊東と申します。よろしくお願い致します。

「みなとの博物館ネットワーク・フォーラム」の会ということで、今日の話は遠くからお出で頂いている方に、新潟という所がいかに港と深く関わってきたかということと、当館が港に関わる博物館としてどういう考え方で、どういう活動をしているかということをお話させていただきたいと思います。

写真１の右側の建物が当館、左側の高い建物が朱鷺メッセです。そして真ん中を信濃川が流れる。画面の真ん中に弁財船が泊まっております。みちのく博物館のみちのく丸が、当館のすぐそばに停泊してくれました。その時の写真です。新潟の港というのは、江戸時代はずっと川幅が広い訳ですけれども、この写真のように、川の中に、帆檣成林（はんしょうせいりん）といいますけれども、帆柱を並べて船が碇泊する、そういう港でした。

写真１

写真２

新潟市は、現在人口 81 万人くらいでかなり広い市になっています。そして新潟市の中核になる部分は、今、世間では「古町地区」といわれていますけれども、元々江戸時代の新潟町の場所です。町の成り立ちは、よくわからないんです。戦国時代に新潟町は現れますが、ただ、それがどこにあったかはよく分からない。戦国の末期には今の大畑というちょっと砂丘の上の方に町が有り、江戸時代の明暦元年に信濃川の中州に移転した。そこが今の古町地区です。**写真２**は正保国絵図（しょうほくにえず）という江戸時代の初めの絵図ですけれども、昔の砂丘に有った頃の新潟町が示されています。信濃川河口の中州として白山島、寄居島がありますが、砂丘の上の町がここに移ったということが分かっております。白山島、寄居島というところに出来た町が現在の新潟市の出発点ということになろうかと思います。

この町が信濃川の河口の港町として栄えてきたわけです。その後、新潟にとって大きな転機になったのは、明治元年の開港です。それ以前に開港５港に選ばれるというのが有りますが、実際に開港したのは明治元年になります。で、明治３年に開港場であるということで県庁が置かれます。神戸や横浜に県庁が置かれたのと同じことですね。そのことで城下町ではなく商人しかいなかった町が、それこそ新潟県域全体の中心となる政治的、行政的都市になって、巨大な町になります。

明治２２年に市制が施行されます。その後も新潟市は港としての機能を拡大するために合併してきたと言っても良い。大正３年に信濃川の向こう側、沼垂（ぬったり）という所と合併をします。これは何のために合併したかというと、今の新潟港を作るためです。現在の県営埠頭、臨港埠頭というのは実はこの沼垂という地区に出来ているということになります。明治３０年に沼垂駅という駅ができています。鉄道と航路を結ぶ場所ということで県営埠頭が作られます。

大正１４年に都市計画区域が公告され、この近代港湾を軸にして工業地帯とか商業地域が決められますが、これによって周辺の村々との合併の道筋が出来てきます。さらに

軍需工業の拡大などによって、新潟市域だけでは工場が造れないということで、昭和１８年に石山村、鳥屋野村、大形村など、工場地帯として発展しようとする地域を含んでいた村と合併します。さらに戦後、周辺の１０町村を合併しますが、ここが拡大する新潟市民の住宅供給地となります。新産都市の指定を受けて昭和４４年に東港が開港する。新潟の旧来の港にとって、東港の開港というのは非常に大きな転機になって、西港の再開発だったり、或いは用途の限定化ということがされます。さらに平成８年に中核市になりまして、近隣の１３市町村との合併を経て、現在の政令指定都市新潟になります。

新潟市の地域歴史博物館として

こういう新潟市に私共の博物館が設立されて１０年になります。当館の敷地に、明治２年に出来ました税関があります。日本で一番古い税関の建物ということで、国の重要文化財になっております。元々新潟市はこの税関を郷土資料館として使っていました。ところが、手狭でどうしようもないということで、その川側に新しい博物館を造ることになりました。更に柳都大橋が造られ、それに連なる道路に引っ掛かった昭和の建物の第四銀行住吉支店も新博物館に移築することになりました。これらの建物を配置するにあたり考えられたのは、この博物館の要は税関だということです。昔、新潟を訪れた船が港に入って税関をみたように。信濃川から見て税関が見えないような配置は駄目だということで、広い芝生広場を設け、税関も、新博物館も、第四銀行住吉支店も広場を正面にする配置となりました（**写真３**）。そのため周辺の道路に建物が全部背中を向けてしまい、車寄せもなく、タクシーの方々からは非常に不評をいただいております。

写真３

新潟市歴史博物館は平成１６年３月２７日に開館しました。設置目的として、「新潟市域の歴史的特徴を明らかにする。市民の歴史に対する理解を深める。歴史を媒介にした市民交流を行う。市民の社会的活動及び文化的活動に寄与する。」と条例に謳われております。目的がきわめて明確に、抽象的ではなく具体的に謳われています。この目的を達成するために、私共の館は何をすべきかというと、もちろん博物館の基本的な機能として収集資料の保存であったり、調査研究であったり、展示、教育普及をしなければいけない訳ですけれども、これらを基盤として、市民の交流活動の場となることが活動の重要な部分となってきます。

具体的に、現在やっていることというのは、学博連携であったり、地域連携であったり、館を場として活用していただいているボランティアの皆さんの活動であったりという事になります。実際に展示する場でも交流を試みています。今、開催中の「新潟地震展」でもいろいろアンケートを頂いて、アンケートを更に展示しています。或いは調査研究の際にも、学外の方々、市民の皆さんと一緒に調査研究をするということを通じて、館として、市民交流の場としての博物館というものをかなり意識した活動をしています。当館で活動してくださっているボランティアは登録している方が８８名おられますけれども、年に２回、ボランティアさんのお祭りをやってくださっています。当館からはあまり予算が出ていないのですが、ボランティアさんが手弁当でお祭りをしたいということで、自分たちで企画を立て、実施してくださっています。多くの方がさまざまな形で当館を使っていただいています。

さらに新潟市域の歴史博物館という位置付けがあります。新潟の何をどう展示するのか、どう分かっていただくのかということです。開設準備の時から、学芸員は夜遅くまで議論して常設展示をつくる仕事をしてきました。で、新潟は水がテーマになるだろうということで展示を創り上げました。そのテーマの一つが「水がむすぶ」です。つまり湊町新潟というのは水を通じて全国各地、或いは越後の村々が結ばれているということです。それからもう一つが「水にいどむ」ということです。新潟の周辺の村々というのは低湿地です。このジオラマを見て頂くと、稲刈りをする時にだいたい膝くらいまで水は必ずある。で、キッツォ舟を使って、刈った稲を運ぶ。そして排水路が通っています。排水路の所に植えてあるハザギとい呼ばれる木を使って稲を乾かすといった低湿地での農業技術、あるいは暮らし方というものがある。「水にいどむ」という題にしていますけれども、必ずしも生きてきた暮らしというのは、水と喧嘩するだけじゃなくて、水

と共に生きてきたんだということがテーマになっています。

このように地域ということを考えておりますので、企画展示でも地域の歴史ということをテーマにした展示がメインになっています。基本的に企画展示は学芸員が地域の歴史や文化について考え、調査した成果に基づいて企画し展示するというのが、開設時からの方針です。

例えば「大新潟港展」だったり、あるいは低湿地にかかわる「開墾の技術史」であったり、あるいは湊町新潟を支えてきた「新潟美人」の話であったり、あるいは新潟と佐渡との関係、佐渡の観光と新潟の港がどう関わっていたのかという「海峡を越えて―佐渡と新潟―」であったり、あるいは 20 世紀の蒲原平野の農業技術の進歩の展示であったり、あるいは新潟の町でベザイづくりの船から、先ほど見て頂いたキッツォ舟と呼ばれる小さな船まで、そういったものを作った船大工についての展示であったり、あるいは古代の蒲原平野の人々の暮らしを、水とのかかわりで展示したりしています。このように地域の歴史的特徴というものをかなり踏まえた展示をしてきています。

もう一つ、この博物館の立地・建設経緯ということも当然関係しております。先ほどお話ししたように当館の要である税関は開港上必要な建物、そして税関を通じて海外と繋がっていくということを象徴する建物ですね。実は新潟の港というのは貿易不振の港で、昭和 40 年代の頭まで先ほど見て頂いた税関で業務が出来ていたんです。さすがにあの建物ではということで向いの埠頭に移転することになります。当然のことながら古い建物、役に立たない建物は要らないということで、当時の大蔵省は潰すという話をしたんです。元来、新潟の人達というのは古い建物に執着しないんですけれども、その時ばかりは周りの人達が税関というのは自分たちの地域のシンボルだというので残して欲しいという声を上げて残ったという経緯のある建物です。そういった建物を核に私たちの博物館ができた。みなとの博物館なのです。

また、この土地は江戸時代に遡っても湊に不可欠の機能を担う場所でした。冬場になると、船は日本海を走れなくなります。冬になるとここが最後と決めると、そこで船を陸揚げします。新潟湊で陸揚げする場所がこの辺りです。もしタイムスリップすると、この博物館の場所は昭和の初めまで川の中なのですが、税関の向こうに船がたくさん引き揚げられで並んでいたわけです。そして現在も、この博物館の立っている場所は新潟西港の港湾緑地です。つまり港であるわけですね。そういう意味も含めて当館はやはり湊町新潟の歴史を活動対象の柱として扱う博物館であるべきだと考える訳です。新潟と

いう地域の博物館を標榜する限り港ということを抜きにして存立しえないというところが、開館の前から皆で議論して来て、そして今現在運営している中で考えていることです。

湊町新潟の特徴

では、港と町と地域の関係をちょっと遡って考えてみたいと思います。現在、信濃川河口よりちょっと北のほうに阿賀野川の河口がありますけれども、江戸時代の半ばまでは、阿賀野川は信濃川に合流していました。つまり越後の広い平野の水というのは全て信濃川の河口から流れ出ていました。新潟湊から川を遡っていけば平野部の何処までも行けるということです。信濃川水系ですと、人を乗せて運ぶ船でいうと魚沼の真ん中の六日町まで船が繋がっていたわけです。阿賀野川水系でいえば、福島県の境の津川まで船で繋がっていました。そういう広大な土地が湊の後背地になっていたということです。

そういう広い地域と交通網を持っていますから、越後を統治するためには信濃川河口を抑えるのが大事だという事になります。越後の戦国時代は、上杉景勝が対抗する新発田重家と新潟の港の覇権を争い、景勝が勝利を収めて終わります。戊辰戦争の時もそうです。新政府軍が長岡城を再落城させ、同時に新潟町を入手する、これでほぼ越後での戊辰戦争の帰趨は決まります。そういう場所が新潟という事になります。

新潟が港町として一番大きな役割を果たしたのは米の搬出です。その米は当然のことながら内陸の村々で生産された米です。年貢米、大地主達の小作米、そして農民が作った米を売り出した米、それらが全部新潟町に集まってきて、新潟町から全国へ出て行く、そういう場所であった訳です。もちろん逆に新潟の港に上がった品々が内陸の城下町や在郷町や村々で消費され、暮らしを支えていました。新潟の港に入る品では、生活に欠かせない塩、これは瀬戸内海から来るわけです。これが一番大事なものになります。その他衣類ですね、大阪から来る。それから、山陰からは鉄が来る。そういったものが新潟の港に上がって、更に内陸に運ばれることによって、使われていくという事になります。**写真４**は常設展示で展示しております「白山神社大船絵馬」ですが、これは年貢米を大阪や江戸に出す様子を描いたものです。幕末に年貢米を運ぶ仕事を請け負っていた人が描かせて新潟の白山神社に奉納したもののレプリカを今展示しています。越後の村々から調達した船と、それから自分が幕府のお金で作った船、それを 20 何艘新潟の港に結集して、そこから米を積んで大阪へ出すということをやっていたんですね。

写真 4

新潟の港は、内陸との関わりが非常に大きいのと同時に日本海側の交流の拠点、物流の拠点という役割を担っていました。江戸の後期になりますと、日本海側の交易は北前船が重要な役割を果たしていきます。航路の北の端に蝦夷地が有って、終点は大阪です。この間の航路を港々を繋ぎながら船が行き交います。例えば新潟で米を仕入れて蝦夷地へ行く。蝦夷地は米を作れませんから、米を持って行く。それで蝦夷地で鮭、鰊、そういったものを仕入れます。新潟は身欠き鰊を非常に大事にして食べています。さらに身欠き鰊は新潟の内陸の魚沼のほうに行きますと、必ず身欠き鰊の戻したのとゼンマイの煮たものが大事な晴れの御馳走になっています。会津に行きますと、身欠き鰊の漬物があります。それらは全部蝦夷地から運ばれて新潟から回っていく。で、新潟では身欠き鰊が消費されますが、さらに北陸や大阪の方ではササメとかドウワレといわれたものが肥料として使われます。全国的な市場と地域の市場を結ぶ拠点としての役割です。また地域市場と地域市場を結ぶ中継的な役割も果たします。沿岸を行き来する船や内水面の船によって新潟の港・町と多くの地域市場とが結びついております。

では、こうした港町であることが新潟町にどのような影響を与えたのか。新潟町は長岡藩の町ですが、どうも見ていると長岡藩は新潟の港を長岡藩の藩経済のシステムの中で統制するという事をあまりしていない。城下町とか在郷町に対しては様々な規制を加えて、藩の言う事をきけ、とやるんですけれども、新潟の町に対してはとにかく税金をきちんと払ってもらえば、あるいは御用金をかけて御用金を払ってもらえれば良いというような状況で、新潟の町を経済を規制するというようなことをやっていません。たぶ

ん、出来ないんです。新潟の港に運ばれる米は、長岡藩の米だけではありません。村上藩があり、新発田藩があり、村松藩があり、会津藩があり、さらに他の小さな藩、旗本領があり、みんな新潟に来るわけです。長岡藩の都合だけで港を統制することは難しい訳ですね。もちろん幕藩制的な枠の中でですけれど、新潟町のやり方というのはある程度新潟の町民に任せてやっていたということがいえると思います。

港としての拠点性というのは日本海側で図抜けているわけです。江戸時代の初めで人口３万人います。お城が無くて３万人というのは、たぶん日本海側ではほかに無いと思います。この３万人が港と関わって生きている。新潟の町の人達は、港あっての新潟町と認識しています。ですから港に支障があることは決して許さない。阿賀野川に今の河口が出来た。そういった時に新潟の町の人が一番心配したのは何かというと、阿賀野川の河口に船が入ることです。阿賀野川水系の水運が新潟港を経由しなくなることです。これは絶対に避けなければいけない。これを防ぐために、新潟町は新発田藩や河口となった堀割を造った村々と交渉・約束して、番所まで作って監視し、ちっちゃな船でも入ると、なんでそんなことをするんだと、怒る訳です。その後、大河津分水を作る時も駄目だと言い、新川という新しい川の低湿地の水を排除する時も絶対にここには船を入れないという約束でようやく掘ることを許可する。あるいは信濃川河口の水量を減らすような企ては阻止する。

新潟の町の人達というのは港を維持・発展させて新潟の町を支えるという強い意志を持っています。それは皆が港とかかわって生きているという思いに裏付けられています。廻船問屋であったり、あるいは商品を取り扱う卸の問屋だったり、あるいは小売りをする人達であったり、流通を担う人はもちろんのこと、あるいは港の機能を維持するために、例えば小揚と呼ばれる大勢の人 100 軒以上あるわけですけれど、そういう人達は積み荷を船から降ろして蔵まで運ぶという仕事をする人達がいます。職人の人たちは、全国から新潟の町へ集まる、内陸から集まるものを加工して、商品に付加価値を付けて製品にしています。例えば畳。藁は内陸の農家に山のように有るわけです。で、畳表は瀬戸内海あるいは九州から運ばれてくるわけです。それを合わせて畳にして、藁の無い北海道に運ぶ。その畳を作る畳屋さんが大勢いる。あるいは漆器商、下駄屋という職人さんたちも非常に大勢いる。それから「旅人」と呼ばれる廻船の船頭さんや船乗りの人達や他所の商人など、港町にとって大切な客をもてなすということを文化としてきている。そのための人達もいます。遊女も江戸時代の後期は、遊女、芸者、あまり区別が無

いんですけれど、一番多い時に 600 人くらいいたそうです。3 万人のうちの 600 人ですからかなりの数です。それだけもてなすということに町中でいろんなことをしていたということになります。

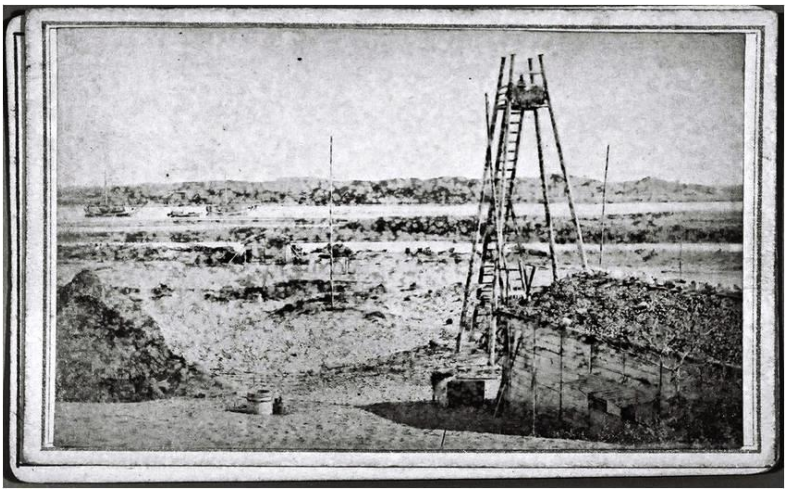

写真 5

一方、新潟の港には非常に大きな問題があります。**写真 5** は明治の初めに新潟の川べりの砂丘から河口、つまり港を見たものです。砂原の先の川に船が泊まっているというのが新潟の港です。さらに、今も新潟港というのは浚渫しないと駄目な港なわけですが、上流から大量の砂が運ばれてくる、そして河口で波とぶつかって浅瀬が出来る。その浅瀬の両脇をかろうじて、毎日姿が変わるようなところを入って来ないと川の中の港へ入れないという状態になります。危険な水路に船を通す、水先案内の仕事をする人がいて、ようやく船が入ってくる港だということです。そういう意味では岬が有ったり湾が有ったりという所の港と比べて、港の物理的な条件でいうと良くないのです。

また冬には大きな船は出入り出来ないという問題もあります。これはこの後、かなり大きな問題になります。開港場となった後、外国とようやく開港が成立しましたけれども、佐渡の夷港、現在の両津ですが、これを補助港として初めて新潟開港を外国は認めます。新潟は開港場として仮に条約に記載されましたが、新潟の港をみた外国人はいなかった。そして条約が結ばれた後に見に来たら、これは駄目だということで、外国は開港場を他の港にしてくれと要求し、交渉が行われます。それで横浜よりも 10 年遅れてようやく開港する。その開港した時に夷港をセットで開港するということになったのです。明治以降、例えば日本の大きな西洋型の貨物船が定期的にやってきますが、新潟港に入ることができず、沖合いでハシケで積み下ろしをします。さらに荒天ですと、沖で荷物も降ろせず、夷に入って荷物を降ろしていく。そこで小船に積み替えて新潟に運んでくるというようなことをしていたことがあるわけです。これは港湾として非常にまずい。

開港場になったということは、新潟の港町としての繁栄が前提になっています。もちろん、その前に幕府が、新潟町を長岡藩から取り上げていて、新潟町が幕府領であったということも開港場に選ばれた理由ですが。しかし、開港場として貿易は非常に不振でした。やはり外国の方は信濃川、阿賀野川を通じて蚕卵紙や生糸などが信濃や福島の方から川を通じてくるのではないかと、新潟に期待をしたところが大きかったみたいです。しかし、新潟港の扱う品は基本的には米ですので、あまり外国船との貿易は無かった。

新潟の町にとってみると開港場になったことは非常に大きな意味がありました。商業流通の町から政治、行政、社会、文化の中心地に移行するということで、町の性格が大きく変わります。でも、新潟は港の町なんだという思いは変わりませんから、新潟の商人たちは横浜や神戸のような近代的な埠頭を作ってほしいということを明治の初め頃から願い続けます。明治 11 年ですかね、大久保利通の東北振興策の中で、起業公債を買ってくれたら港を作ってあげるよ、という話があって、新潟の町の人達はこぞって買います。あっというまに売り切れます。それで出来るかなと思ったら、表向きは野蒜築港の失敗を受けて信濃川の治水ができないと港を作ってもすぐに壊れるとい理由で新潟にはなかなか埠頭ができないということになります。新潟の港は江戸時代とほぼ変わらず、大型船や蒸気船が使用する港湾施設としては駄目だとなって、新時代に適応できず港としての機能は落ちていきます。新潟の町の人から見ると港町というのは忘れることも出来ないし、開港場だというプライドがあるだけに、敦賀や伏木に負けるというのは、なかなか辛かったんだろうと思います。明治の末に正式に現在も使用している新潟市の市章が決まるんですけれども、市章には上に雪が有ってその下に錨があり、その中央に漢数字の五の字が入っています。開港 5 港の一つだということを自分たちの拠り所にして市章を定めているということからも、港町新潟というのが長く人々の精神の支柱になっていたことを表しています。

新潟市 市章

ようやく近代的な埠頭ができるというのは、大河津分水が出来ることになった頃です。信濃川をコントロール出来なければ港が出来ないという理由が無くなる訳です。もうその時には新潟のこちら側には港を作る場所が無い。というので鉄道もある対岸の沼垂と合併しろと県が指導してくださるわけです。で、さあ、大河津分水ができる、沼垂と合併する、さあ、新潟市は港を作りなさいと言われて、新潟市民は分かりましたと言って、大喜びで港を作り始める。そうしたら第一次世界大戦になってインフレが起こって、

写真６

とっても港が出来なくなって、県にこの工事を続行してくださいと言って、出来上がるのが県営埠頭ということになります（**写真６**）。新潟市は県と約束をして、今まで新潟市が掛けたお金は１銭も受け取りません。出来上がったものは全部県のものです。それに伴って信濃川の川幅を縮める、出来た埋立地も全て県で売り捌いてくださって結構です。それでも新潟市は港が欲しいということで作り上げたということになります。

県営埠頭が出来て近代的な倉庫と、それから船が着く埠頭が出来ます。さらに上越線の開通や北鮮航路が政府指定航路になることなどもあって、ようやく新潟港は新たな発展を迎えることができた訳です。

おわりに

しかし、戦後、特に東港が出来てからというものは港というものは、新潟市の他の分野での経済的成長や市域の拡大とも相俟って、新潟という所が港町だという認識が非常に薄れていきました。しかし、新潟市歴史博物館としては、新潟市民に忘れてほしくない。新潟市の歴史の核として港とがあるのだ。その港というのは港ひとつで成り立っていたわけではなくて、広大な後背地の生産や暮らしに支えられていたのだ。そして全国各地との商品流通が成り立つことに依って港としての意味があるのだ。そしてその港を維持するために新潟の人達が真剣に考えてきた町なんだ。そして各地の人々との交流を通じて新潟の文化というものが出来上がって来たのだ。そういうことを市民に理解してもらい、市民が地域のことを考えたり、地域の社会文化活動をしたりする基盤としてもらいたいと考えています。そういう博物館になっていこうと考えています。

先ほど開港 150 年という話がありましたけれども、新潟市で開港 150 年をどういうふうに考えようかと、様々な方が様々な取り組みをしています。そうした取り組みで良いなと思ったのは、みなさんが開港 150 年にどういうイベントをやろうかと考えている訳ではないことです。開港 150 年を機にして新潟の町をどのように作っていこうかと考える人達がたくさんいて、その考えを皆で出しあっている。知恵を出し合うのが開港 150 周年の意味なんだと言って活動しておられる方がたくさんいる。これは新潟の

歴史と町の将来を結びつけるという非常に知的なそして有意義な 150 周年の迎え方ではないかなあという気がしています。最終的にこれがどう結実していくのかもうひとつ見えないところがありますけれども、今こうして市民やあるいは新潟に関わる多くの人達が港というものをもう一遍見つめ直しながら町づくりを考えるようになっているのは非常に有難いことだと思っています。

最後は柄にもない偉そうな話をしてしまいましたが、新潟市歴史博物館と港町新潟の歴史をテーマにお話をさせていただきました。ありがとうございました。